



ЧТО ПРОИСХОДИТ

ЗАСТРАХОВАНЫ И ВРЕМЕННО ГОДНЫ

Новый год – отличное время для начала новой жизни. Обычно так все и делают: начинают жить по-новому с нового года, с первого числа или, на худой конец, с понедельника. Морское мировое сообщество в 2017 году начало новую жизнь со среды, 18 января. Именно с этого дня вступает в силу поправка в Конвенцию о труде в морском судоходстве (КТМС-2006), касающаяся обязательного страхования ответственности судовладельцев перед своими экипажами.

Начиная с этой даты, в соответствии со Стандартами КТМС-2006, на борту каждого судна, подпадающего под действие Конвенции, должны иметься в наличии специальные страховые сертификаты. Данные сертификаты выдаются страховой компанией и подтверждают тот факт, что компания-судовладелец имеет финансовое обеспечение, которое, во-первых, в соответствии со Стандартом A2.5.2 покрывает невыплаченную членам экипажа заработную плату, расходы на репатриацию и другие расходы, обусловленные оставлением судовладельцем членов экипажа без помощи. А во-вторых, согласно Стандарту A4.2.1, – гарантирует материальное возмещение моряками в случае потери ими трудоспособности или смерти.

Что касается терминологии, то применительно к Конвенции моряк считается оставленным без помощи в том случае, если судовладелец не покрывает издержек, связанных с репатриацией моряка, оставил моряка без необходимой материальной поддержки и помощи или в одностороннем порядке порвал связи с моряком и, в том числе, не выплачивал ему договорной заработной платы за период не менее двух месяцев. При этом понятие «необходимая материальная помощь и поддержка» включает в себя адекватное питание, размещение, а также обеспечение питьевой водой, жизненно важным для выживания на борту судна топливом и необходимой медицинской помощью.

В отношении размера страхового покрытия поправки в КТМС требуют, чтобы финансовое обеспечение гарантировало заработную плату за четыре месяца, проездные расходы на наиболее подходящем и быстром транспорте – обычно воздушном, предоставление моряку питания и жилья начиная со времени оставления им судна и до прибытия на родину, необходимую медицинскую помощь на этот период, перевозку личных вещей, а также покрывало любые другие обоснованные расходы и затраты, возникшие в связи с оставлением моряка без помощи.

Что же должен знать моряк о своих правах в связи с новыми требованиями?

Во-первых, на судне в общедоступном месте должны быть размещены копии двух документов, подтверждающих, что ответственность судовладельца застрахована – один сертификат страхования по Стандарту A4.2.1, второй – по Стандарту A2.5.2. Документы, при этом, должны быть переведены на английский язык. В сертификатах обязательно должны быть указаны название судна, порт приписки судна, позывной, номер ИМО, название и адрес страховой компании или служб финансового обеспечения, контактная информация о физических или юридических лицах, несущих персональную ответственность за рассмотрение требования моряка относительно помощи, название судовладельца, срок действия финансовых га-

**Теперь инспекторы
Российского профсоюза
моряков при посещении
судов будут интересоваться
не только соблюдением
судовладельцами условий
контрактов моряков или
коллективных договоров,
но и наличием страховых
сертификатов.
На т/х «DPL Alyur»,
например, такой
сертификат имеется.**



рантий, а также подтверждение страховой компании или службы финансового обеспечения о том, что эти гарантии соответствуют требованиям КТМС. Страховая компания или иная финансовая служба должна быть доступна 24 часа в сутки.

Во-вторых, моряку необходимо иметь ввиду, что, несмотря на тот факт, что страховка покрывает невыплату зарплаты за четыре месяца, она распространяется не только на базовую ставку, но и на другие денежные выплаты, если таковые предусмотрены контрактом моряка или коллективным договором, имеющимся на судне.

В России признанной организацией на проведение освидетельствования судов на соответствие требованиям КТМС является Российский морской регистр судоходства, и, соответственно, именно эта организация получила полномочия проверять наличие на борту судов сертификатов, подтверждающих финансовые гарантии, а нарушение требований КТМС может стать причиной задержания судна.

Но это еще не все. Раз уж речь идет о начале новой жизни, нельзя не упомянуть правила, которые должны были стать обязательными для всех с 1 января 2017 года, но стали – здесь имеется ввиду Международная конвенция о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ-78/95). 1 января 2017 года

закончился переходный период для Манильских поправок, принятых в 2010-м году, и по идее, к этой дате государства флага должны были успеть «подогнать» национальные системы подготовки, дипломирования и медицинского освидетельствования моряков под конвенционные требования. Однако, подготовиться в полной мере удалось не всем странам, поэтому переходный период продлен до 1 июля 2017 года.

Не указывая никого конкретно, в конце ноября прошлого года Комитет по безопасности на море ИМО признал, что не все государства-участники Конвенции сумели обеспечить выдачу своим морякам квалификационных документов, соответствующих поправкам. Поэтому Комитет настоятельно призывает государственные портовые органы контроля принять этот фактор во внимание при проведении проверок и «принимать прагматический и практический подход во время инспекций и ограничиться предупреждениями о выполнении требований Манильских поправок».

Как сообщили нашей газете в Морской квалификационной комиссии порта Санкт-Петербург, Росморречфлот дал указание, согласно которому инспекторам государственного портового контроля Российской Федерации вне зависи-

мости от инструкций или рекомендаций Парижского, Токийского и Черноморского меморандумов при инспекциях иностранных судов надлежит проверять соответствие квалификационных документов членов экипажей требованиям ПДНВ-78/95 с Манильскими поправками, а при выявлении несоответствий вносить эти несоответствия в акт инспекции судна и в соответствующие информационные системы ГПК. При этом несоответствие в части исполнения Манильских поправок к ПДНВ не является основанием для задержания судна.

Что касается судов под российским флагом, то капитанам портов надлежит выпускать эти суда в море только при наличии у экипажей квалификационных документов, полностью соответствующих требованиям Манильских поправок, за исключением документов, выданных в период с 1.01.2012 г. по 10.07.2012 г. При обнаружении квалификационных свидетельств, выданных в этот период, капитан морского порта должен предупредить судовладельца, капитана судна и, собственно, владельца документа о несоответствии квалификационного свидетельства действующим требованиям и о невозможности использования этого документа после 1 июля 2017 года.

«AMBASSADOR» – ПОСОЛ НЕДОБРОЙ ВОЛИ

Танкер «Ambassador», флаг Сент-Китс и Невис, ИМО 9127148, арестован по иску экипажа в Сингапуре. Сумма иска составляет 300 000 долларов США.

– Экипаж состоит из 24 человек – 14 россиян, 2 украинца, 8 грузин. Все россияне нанимались через круинговую компанию «BGI-Новороссийск», – говорит инспектор МФТ в Новороссийске Ольга Ананина, к которой российская часть команды обратилась за помощью. – моряки четвертый месяц не получают заработную плату, контракты у них уже закончились, но уехать домой они не могут. Очевидно, судовладелец имеет долги не только перед своим экипажем, но и перед третьими лицами, в силу чего портовые власти не дают морякам покинуть судно.

По словам членов экипажа танкера, в конце прошлого года, когда судно находилось в Малайзии, они уже пытались призвать судовладельца к ответу, отказавшись производить разгрузку и требуя выплаты задолженности. В ответ представитель компании прислал платежное поручение на перевод денег, моряки отдали груз, но платежка, как выяснилось позже, оказалась поддельной. В начале этого года судно пришло в Сингапур и встало в ожидании бункеровки. Ситуация с топливом, водой и продуктами к тому времени стала сложной – все запасы были уже на исходе. Тем не менее, представитель судовладельца продолжал игнорировать общение с моряками. Экипажу ничего не осталось делать, как обратиться в РПСМ и сингапурский профсоюз моряков. В итоге, утром 19 января решением Верховного суда Сингапура танкер был арестован.

После этого, как и следовало ожидать, компания вспомнила, что у нее есть судно

под названием «Ambassador». Ее представитель быстренько вышел на связь с моряками, обвинив экипаж в нарушении контрактных обязательств и требуя вернуть судно в Малайзию, что при теперешних обстоятельствах уже в принципе невозможно. Более того, местные отраслевые издания уже всю рассказывают об аресте танкера, и не только рассказывают, но раскопали подноготную судна и даже уже оценили его стоимость при возможной продаже.

Вообще, судя по всему, удача отвернулась от танкера вместе с последним нормальным владельцем. «Ви Шипс» продал его в 2014 году, с тех пор у судна, как говорится, одни неприятности, а это происходит, как правило, тогда, когда у судна нет нормально-го хозяина. В феврале 2015 года в Джебель-Али танкер, который тогда, правда, назывался «Alexandra-1», умудрился столкнуться с контейнеровозом «Ever Smart», а спустя некоторое время у судовладельца не оказалось средств на зарплату морякам – экипаж обращался за помощью в МФТ. В прошлом, 2016 году, танкер проходил доковый ремонт на Мальте. Ремонт стал в копеечку, и у хозяина снова не оказалось средств, чтобы расплатиться. В октябре прошлого года судно было арестовано по иску мальтийских судоремонтников, сумма иска составила 6 миллионов евро. Как решил эту проблему хозяин судна, неизвестно, но очевидно, что денег у него снова нет – иначе теперешний экипаж не сидел бы в ожидании зарплаты в Сингапуре.



«Alexandra-1» после аварии в Джебель-Али

Теперь надо сказать два слова по поводу «нормальности» и «ненормальности». Кто бы что ни говорил, но «нормальной» ситуация считается, когда у судна есть регистрационный владелец и оператор, и они указаны во всех документах – судовых, регистрационных, страховых, – каких угодно, они не скрывают своих контактных данных, и информацию об этих компаниях можно найти у Ллойда или вообще найти. Хотя бы в интернете. «Ненормальной» ситуация называется в том случае, когда в разных документах указывают разные компании, контакты тщательно скрываются, а ответственность на себя никто брать не хочет.

Что касается конкретно «Ambassador», то здесь ситуацию «нормальной» назвать нельзя. В качестве владельца разные источники называют такие компании, как «Nautical Challenge Ltd.», зарегистрированную на Маршалловых островах, «Transland Bulk Carriers», зарегистрированную на Кипре, а также «Iships

Management» с сингапурскими корнями. Тем не менее, при телефонных разговорах с судном звонки идут из Швейцарии, а с инспектором МФТ Ольгой Ананиной по делам экипажа общается исключительно «представитель судовладельца» М. Валиневский почему-то из Одессы...

С другой стороны, нынешнему экипажу в некотором роде повезло. Единственный плюс этой ненормальной ситуации в том, что любой более или менее соображающий судовладелец не допустил бы захода проблемного судна в Сингапур. Сингапур – самая подходящая страна для подачи исковых заявлений. Судебная система там работает быстро и без лишних проволочек, и у моряков есть все шансы отсудить свои деньги. В случае, если хозяин судна не заплатит добровольно, танкер просто выставят на продажу – недаром местные брокеры уже оценили «Ambassador» в 8,6 миллионов долларов.

АРИВИДЕРЧИ, МАРИЯ!

Один из паромов компании «ST Peter Line» сменил прохладные воды Балтики на теплое средиземноморье. «Принцесса Мария» ушла под итальянский флаг и поменяла свое звучное имя на невнятное название «Moby Dada». Впрочем, какое дело итальянцам до датской принцессы, ставшей российской императрицей? Факт есть факт – теперь паром работает на Средиземном море, перемещая пассажиров с автомобилями между портами Франции и Италии. В принципе, судно стало тем, для чего было предназначено изначально, то есть не роскошью, а средством передвижения без всякой лирики в виде различной «развлекухи» для туристов. Но все равно жаль.



«Princess Maria» с новым названием на борту

Жаль, что такой многообещающий проект как паромное сообщение между Санкт-Петербургом и портами соседних стран в очередной раз не получил должного успеха. Ведь начиналось все очень даже здорово: если в 2010-м году число пассажиров, перевезенных «SPL» составило 215 тысяч, то в 2013-м пассажиропоток вырос до 750 тысяч человек. Однако спустя два года на долю паромов пришлось уже 569 тысяч пассажиров. Компания

приложила максимум усилий по привлечению на борт как российских, так и иностранных туристов, но...

Но выше головы не прыгнешь. Такая уж географическая особенность у нашего города, что ни одна паромная линия у нас долго не выживала. Ни во времена богатого и процветающего Балтийского морского пароходства, имеющего возможность содержать убыточные пассажирские суда за счет

прибыльных грузовых, ни тем более сейчас. По самым скромным подсчетам в среднем эксплуатационные расходы на содержание паромного судна составляют от шестидесяти до восьмидесяти тысяч евро в сутки – так что такого надо придумать на борту паромного судна, переход которого занимает один-два дня, чтобы хотя бы выйти в ноль, не говоря уже о получении дохода? В общем, логику «ST Peter Line», начавшую со-

трудничество с итальянской паромной компанией «Moby», понять можно.

И очевидно, на это сотрудничество возлагаются большие надежды. Второй паром «SPL» – «Принцесса Анастасия» – сейчас находится на ремонте в Таллинне. И хотя судно также сменило флаг на итальянский, название пока осталось прежним, и работать паром останется у нас. По последним данным концепция меняется кардинально: после реновации «Анастасия» должна превратиться в «итальянский островок на Балтике» с итальянской атмосферой, кухней и соответствующими развлечениями, а в магазинах duty free, расположенных на борту, обещают продавать одежду итальянских дизайнеров. Ходить судно вроде как будет сразу по двум маршрутам: СПб-Хельсинки-СПб и «Четыре столицы Балтики», начало работы намечено на апрель месяца.

В общем, с компанией и туристами все понятно, а что же моряки? Сейчас эксплуатационные экипажи составляют исключительно итальянские граждане, а вот с «кексовой» командой возможны варианты. Балтийская территориальная организация Российского профсоюза моряков ведет переговоры с судовладельцем на предмет того, чтобы обслуживающий персонал состоял все-таки из россиян. В отношении «Moby Dada» это, конечно, маловероятно, но вот с «Принцессой Анастасией» вполне может получиться. Более того, контракты у итальянских моряков, сидящих сейчас на ремонте, заканчиваются в середине марта, и по слухам, оставаться на Балтике им не очень-то и хочется. Так что, вполне возможно, что большинство рабочих мест на «Анастасии» останется за нами.

НА ТРОИХ

В конце декабря – начале января арктический челночный танкер «Штурман Овцын» в составе каравана судов принял участие в транзитном рейсе по Северному морскому пути. Помимо танкера в состав каравана под проводкой атомного ледокола «50 лет Победы» входили теплоходы «Audax» и «Арктика-1». Рейс «Штурмана Овцына» начался в Беринговом проливе 21 декабря и был успешно завершён в Обской губе Карского моря 3 января. В составе каравана «Штурман Овцын» прошёл около 2400 морских миль, затем самостоятельно проследовал под погрузку в Обскую губу к терминалу «Ворота Арктики».

Практически сквозное плавание каравана по Севморпути состоялось в условиях глубокой полярной ночи и весьма сложной ледовой обстановке. В частности, в Восточно-Сибирском море каравану пришлось преодолевать труднопроходимые поля сморози однолетнего льда с включением многолетнего, торосистостью до четырех баллов, в условиях сжатия до максимальных трех баллов. «Штурман Овцын» с честью прошёл нелегкое испытание.

Надо отметить, что танкер является третьим судном из серии челночных танкеров усиленного ледового класса, построенных в Корее для крупнейшей российской судоходной компании ПАО «Совкомфлот». Серия спроектирована и построена специально



«Штурман Овцын» и «Штурман Альбанов» у достроечной стенки на верфях в Корее

для перевозки нефти из Обской губы в рамках освоения Новопортовского нефтегазо-конденсатного месторождения на полуострове Ямал. «Штурман Овцын» был принят судовладельцем в эксплуатацию только 8 декабря, и буквально сразу же встал в строй.

Первый рейс был непростым для экипажа, который формировался специально под него. Накануне моряки прошли обучение на аналогичном судне «Штурман Альбанов», а также на других ледокольных челноках, перевозящих арктическую нефть в рамках проекта «Варандей», в частности, типа «Василий Динков». Следует особо отметить, что новому танкеру пришлось идти в балласте, а судоводители знают, что танкеры показывают свои максимальные возможности, идя в грузу. Так что для управления судном в балласте, да еще при следовании в караване, необходимо обладать определенным опытом и мастерством. Экипаж, надо отдать должное, на «отлично» справился с поставленной задачей, включающей в себя переход, погрузку нефти в районе мыса Каменный и её транспортировку в Мурманск.



Капитан т/х «Штурман Овцын» Александр Валентинович Никифоров

Таким образом, начатый «Совкомфлотом» проект по освоению Новопортовского нефтегазоконденсатного месторождения заработал на 100%. Все три «штурмана» заступили на свою вахту в российской Арктике.

«Штурман Альбанов», «Штурман Малыгин» и «Штурман Овцын» зарегистрированы под российским флагом, порт приписки – Санкт-Петербург. Подбором экипажа занимается «СКФ Менеджмент Сервисез Санкт-Петербург». На каждом из судов состав экипажей составляет двадцать пять человек. Танкеры работают по коллективному договору Российского профсоюза моряков.

ДВА СЛОВА ОБ ЭКИПАЖЕ

Накануне приемки судна в эксплуатацию газета «Вестник СКФ» взяла интервью у капитана танкера «Штурман Овцын» Александра Никифорова. В 2010 году именно он был капитаном танкера «СКФ Балтика», который совершил исторический транзитный переход по Севморпути. Вот, что говорит капитан о своем экипаже:

«Ключевые фигуры мне хорошо знакомы, и в них я уверен на сто процентов. Это и старший механик Виталий Волинец, с которым мы отработали вместе более десяти лет, в том числе восемь лет на «СКФ Балтика», и электро-механик с «СКФ Балтика» Сергей Селиванов. На моё приглашение откликнулись боцман Иван Соколов, донкерман Петр Кудринский, с которыми отработали вместе не один контракт и которые, как и мы с «дедом», в 2010-м были в том памятном рейсе по СМП. Третий механик и второй помощник также работали на «СКФ Балтика». Да и со старшими помощниками, думаю, мне повезло. Ранее с ними лично не работал, но знаю, что оба опытные. Один работал на проекте «Варандей», по отзывам готов в капитаны. А второй уже работал капитаном в Мурманском пароходстве. Ну и, конечно, повар Максим Бесчастных – куда же без хорошего повара! В общем, есть с кем в Арктику идти».

«Вестник СКФ», 1(47), 2017

ЛЛОЙДОВСКИЙ БОЦМАН

Говорят, были времена, когда в старой Англии имел место обычай, согласно которому страховое общество «Ллойд» выдавало особые удостоверения морякам, имеющим хорошую деловую репутацию. И якобы без этого документа ни один английский судовладелец не назначал моряка на должность капитана своего судна. Мы уверены, что вздумай боцман Рудольф Гуляин занять подобное удостоверение, он получил бы его без проблем.

Таких людей, как боцман Рудольф Балиевич Гуляин, называют «рожденный в СССР». Рудольф Балиевич родился в Баку, служил в Советской Армии в Германии, закончил Ленинградскую мореходную школу при Балтийском морском пароходстве. После окончания ЛМШ пришел матросом-мотористом на работу в БМП и с тех пор предан морю, как говорят, и душой и телом.

– Вообще, я хотел стать нефтяником, – рассказывает он, – но не добрал баллов при поступлении в институт. Пошел служить в армию, дослужился до старшего сержанта. И за несколько месяцев до «дембеля» заполнил анкету Ленинградской мореходной школы. Надо сказать, в наше время попасть в ЛМШ считалось престижно. И брали туда не всех: в первую очередь тех, кто проживал в Ленинграде и области. Остальным оставалось уповать на то, что хорошая рекомендация, полученная, например, во время службы в армии, сыграет на руку. Оставалось только надеяться, что я туда попаду, но мне все-таки повезло. Я уже демобилизовался, приехал домой, и тут приходит вызов в ЛМШ.

Рудольф Балиевич учится на матроса-моториста полтора года. Подготовка рядового состава в те времена проходила на очень высоком уровне.

– У нас были свои мастерские, где проходили занятия по механической части, – говорит он, – отдельные классы по палубной части. Плавпрактикой обеспечивались все. Другое дело, что существовало распределение в зависимости от успеваемости. Но это, наверное, справедливо.

С большим сожалением Рудольф Балиевич говорит о навыках нынешних российских матросов. Советская школа ушла, а достойной замены ей не оказалось. Современную подготовку в морских учебных заведениях достаточно признать нельзя, особенно двухмесячную программу.

– Ну, чему можно научиться за два месяца? – задается вопросом боцман. – Порой, приходят такие матросы – глаза квадратные. Капитан говорит мне, мол, введи в курс дела, чтобы хотя бы элементарные вещи знали... Ситуация несколько лучше с «макаровцами», которые кадетами проходят плавпрактику. Но это, как правило, будущий командный состав, но не рядовой.

– Первое мое судно – НИС «Боровичи». В первый рейс я вышел 10 марта 1978 года, – продолжает рассказывать Рудольф Балиевич. – Сделал на этом судне два экспедиционных рейса. Женился. Потом перешел на лесовозы. Начинать на «Гусь-Хрустальный»: и рейсы покороче, и платили неплохо. Потом работал на судах, задействованных в перевозках на Австралийской линии.

Рудольф Балиевич очень сильно переживал по поводу развала БМП. Он до последнего верил, что все еще можно исправить, и пароходство останется на плаву. Но, увы, не сбылось. Рудольф Балиевич ушел из БМП

в 1996 году. К тому времени в Санкт-Петербурге уже организовалось несколько круизных агентств, и моряк стал искать работу через них. Работал под иностранными флагами через такие компании, как «Балтинтер» и «Baltic Group International», а последние несколько лет работает на судах компании «Совкомфлот».

Боцман считает, что не пропасть в тяжелые времена и найти достойную работу ему помогло, кроме профессиональных навыков, знание английского языка. Вообще, Рудольф Балиевич в некотором роде полиглот. Кроме русского, говорит на азербайджанском, армянском и английском языках. При этом в рейсе все свободное время уделяет совершенствованию своих языковых навыков, и уверен, что любой моряк, независимо от должности, должен владеть английским – без этого и найти работу, и, собственно, работать трудно.

А недавно Рудольф Гуляин... снимался в кино. На съемочную площадку его, можно сказать, привел случай. Санкт-Петербург оказался в числе городов наряду с Москвой и Лиссабоном, где проходили съемки двенадцатисерийного сериала «Мата Хари».

– Прогуливался вдоль Английской набережной, – рассказывает моряк, – смотрю: около ошвартованного на набережной ледокола происходит что-то необычное. Дамы в шляпках, вагоны с углем, куча народа, кто-то светом занимается, кто-то грим наносит. В общем, понятно, что фильм какой-то снимают.

Неожиданно оказалось, что типаж Рудольфа Балиевича очень подходит для одной из эпизодических ролей. По этой причине телевизионщики сразу же боцмана и заприметили.

– Мне предложили сняться в роли самого себя, то есть, боцмана. Одели меня в моряцкую форму конца XIX – начала XX века. В кадре я должен появиться в момент погрузки судна, перед



Рудольф Балиевич во время киносъемок

самым отходом. Камера захватила меня мельком. Если при монтаже этот эпизод не вырежут, значит, я появлюсь на телеэкране, – улыбается моряк.

В эпизоде с участием Рудольфа Гуляина на борт судна носят бочки. Моряк обратил внимание, что то, как это делали актеры, не совсем правильно. И он показал, как надо. В дальнейшем актеры уже действовали по совету бывалого боцмана, который хорошо помнит то время, когда суда БМП из Австралии перевозили морем шерсть, которую грузили тюками. В общем, наш герой стал еще и ценным консультантом.

Как бы то ни было, становиться кинозвездой Рудольф Балиевич не собирается. Сейчас он работает на танкере «SCF Baltica» и как о судне, так и о кадровом офисе «СКФ Юником Санкт-Петербург», может сказать только хорошее. На будущее Рудольф Балиевич не загадывает, но о том, как сложилась его морская жизнь, боцман Гуляин не жалеет.

1000 И ОДНА НОЧЬ НА ТАНКЕРАХ ПОД ИРАКСКИМ ФЛАГОМ

В 2016 году явлению под названием российский круинг исполнилось двадцать пять лет. В 1991 году в России, а именно в Санкт-Петербурге, впервые была зарегистрирована компания, занимающаяся подбором и трудоустройством российских моряков на суда иностранных судовладельцев. Несколько месяцев спустя компания получила название «Baltic Group International», а свидетельство о регистрации было подписано Владимиром Путиным, который в то время возглавлял Комитет по внешним связям Мэрии Санкт-Петербурга. Первым моряком, оформленным на работу «под флаг», стал капитан В. Пономарев.

К настоящему времени термин «круинг» прочно укрепился в морской среде, и молодым российским морякам может показаться удивительным, что когда-то все было иначе. Для них, теперешних, вполне естественно работать, например, у норвежского судовладельца на судне под флагом, скажем, Кипра. А моряки постарше, наоборот, вспоминают, что три десятка лет назад работа «на иностранца» было попросту невозможно, и об этом никто даже и не помышлял. Однако справедливости ради надо сказать, что были, были в истории СССР времена, когда само государство выступало в роли круинг-менеджера, отправляя советских моряков целыми экипажами на суда под иностранным флагом.

Первопроходцами в этой области международных трудовых отношений, впервые открывшейся для советского плавсостава в 70-80-х годах 20-го века, можно назвать моряков-танкеристов, а значит, в первую очередь, моряков Новороссийского, Латвийского и Приморского пароходств.

В апреле 1975 года Советский Союз заключил «Соглашение о морском торговом судоходстве между СССР и Иракской республикой». Один из пунктов этого соглашения гласил: «Советская сторона выразила готовность предоставлять Иракской стороне в пределах своих реальных возможностей персонал для работы в государственных судоходных предприятиях и на торговых судах Иракской Республики».

Редакция нашей газеты знакома, по крайней мере, с одним моряком, имеющим опыт работы на торговых судах Иракской Республики. Это Николай Михайлович Суханов, ныне председатель Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков.

В августе 1979 года Николай Михайлович был откомандирован развивать иракское судоходство, а именно работать в компании «Iraq Oil Tankers Comrapu». Тут надо заметить, что в советские времена подобная работа предлагалась не каждому, ее нужно было в прямом смысле слова заслужить. И поскольку за работу на иракских судах моряки получали по советским меркам огромные деньги в виде американских долларов, то и подход к формированию и подготовке кадров был особенный.

Накануне в течение года отбирались самые достойные кандидатуры, в основном среди членов Коммунистической партии. Потом «избранных» пропускали через сита партийных органов разного калибра: от парткома пароходства до самого ЦК КПСС. Одобренные и утвержденные «органами» кандидаты улетали на работу за границу. Но жизнь иногда давала шанс и другим, не партийным, но не менее достойным морякам.

Так уж случилось, что в составе подготовленного и заранее обкатанного на судах Приморского морского пароходства экипажа, уже готового вылететь в Ирак, внезапно заболел второй помощник капитана. Нужно было срочно найти замену. А тут еще лето, август, жара – все приличные люди разбежались по отпускам. Скандал, да и только.

Николай Михайлович был в то время исполняющим обязанности капитана на танкере «Капитан Изотов» и стоял на ремонте. Нужно ли говорить, что он очень удивился, когда его срочно вызвали в отдел кадров пароходства и предложили вылететь в Ирак вторым помощником. Но кто же откажется от такой возможности, посмотреть на мир с борта иракского танкера? Никто!



Советско-иракский экипаж сообщал не только о работе, но и о отдыхе

Тернистый путь под «флаг» продолжился в Москве. Экипаж явился на инструктаж в ЦК КПСС, и тут обнаружилось, что Николай Михайлович не является коммунистом. Для выезжающих на работу за границу членство в КПСС подразумевалось как-то само собой, и об этом в ЦК уже не спрашивали, но в заявке на пропуск в здание на Старой площади нужно было указать номер партийного билета. А он отсутствовал. Впрочем, чтоб не обострять ситуацию, выход нашли быстро – просто указали набор цифр. Перепроверять никто не стал.

Душещипательное собеседование с моряками проводил сам Секретарь ЦК КПСС В. Долгих. Нынешнему поколению моряков эта фамилия ни о чем не говорит. А тогда... В каждом судовом красном уголке обязательно должен был быть стенд с портретами членов Политбюро, так что моряки знали товарища Владимира Ивановича Долгих, так сказать, в лицо.

Убедившись во время беседы, что моряки осознают возложенную на них столь высокую ответственность и полностью прониклись чувством долга выполнить задания Родины, экипаж направили в Главкадры Министерства морского флота. Тут морякам популярно объяснили, что они будут работать по специальному контракту, где выплаты указаны в долларах. К примеру, старшему помощнику капитана по контракту приходилось 2500 долларов, то есть, практически, месячная зарплата всего экипажа судна под флагом СССР. Однако, выпавшего в осадок старпому сразу же успокоили – так как в СССР никто не имел права зарабатывать больше советского посла, то на руки старпом будет получать в три с половиной раза меньше. Но даже 700 долларов для нашего моряка были просто «заоблачные» цифры.

В Главкадрах морякам также объявили, что теперь они не могут являться членами Профсоюза работников морского и речного флота, а должны встать на профучет в ЦК Профсоюза работников государственного и взыскать платить будут уже в валюте.

На этом чудесные превращения советских моряков в иракских не закончились. Второму помощнику Суханову было поручено получить во Внешторгбанке доллары на весь рейс, само собой, из расчета «откорректированного» штатного расписания, то есть на две трети меньше

контрактной зарплаты. Получив 250 000 долларов, Николай Михайлович сложил эту адскую сумму в дипломат и попросил оправдательный документ, по которому эти деньги можно было бы вывезти из страны. Однако сотрудник банка лишь усмехнулся, оторвал от газеты клочок бумаги и написал какой-то номер телефона: «Покажешь на таможене!»

Конечно же в аэропорту бдительный таможенник попросил Суханова открыть дипломат. Такого количества долларов рядовой советский служащий никогда не видел. Поначалу он потерял дар речи, а потом пролепетал что-то типа: «Куда? Зачем? Почему?» Николаю Михайловичу ничего не оставалось, как вручить мытарю газетный обрывок с таинственным телефонным номером. Поняв, что дело тут не совсем таможенное, тот побежал докладывать начальству и через пять минут вернулся строевым шагом. Все было просто: на клочке бумаги был написан прямой телефон Председателя КГБ.

Путешествие с чемоданчиком продолжалось: сначала из Москвы до Афин, потом до Багдада. Но Багдад не принимал, потому что город бомбил иранская авиация. Пришлось сделать крюк в Кувейт, а уже оттуда экипаж был доставлен в Багдад и далее на танкер под названием «Baba Gurgur». Главной задачей советских моряков стала передача практического опыта работы на танкерах иракским коллегам.

Поначалу советские моряки занимали в экипаже почти все должности, только матросы, мотористы и «обслуга» были иракцами. Советскую часть экипажа кормил повар из Находки, у иракских же моряков повар был свой. При выполнении последующих рейсов количество советских моряков уменьшалось, иракцы перенимали опыт и занимали штатные должности. Интересно при этом, что в лучших традициях советского торгового флота зарплаты «учителей» были намного меньше, чем у их подопечных.

Контакты между моряками двух стран наладились довольно быстро, рабочим языком был английский. Однако случалось и недопонимание. Сложные отношения сложились между старпомом и иракскими матросами. Последних возмущал тот факт, что советский чиф ставил им ежедневную переработку только по три часа, а они просили все двадцать четыре. Довод они

приводили вполне «убедительный» – мол, мы же круглосуточно на судне находимся. Когда старпом отказался выполнять их требования, делегация иракской части экипажа посетила капитана и потребовала сменить старпома добровольно. В противном случае они готовы принести мастеру отрезанную голову чифа, и замена все равно состоится.

Проинструктированный в ЦК КПСС капитан понял, что восток – дело тонкое. Так второй помощник Суханов стал старшим помощником. Новый старпом конфликт уладил просто – он повесил на доске объявлений список иракских моряков и предложил им своей рукой отмечать, сколько они желают себе сверхурочных. Судовладельцу же посылались реальные часы.

Особенно нравился иракцам судовой доктор. Ежедневно перед началом судовых работ они собирались в медсанчасти, доктор их осматривал, внимательно прослушивал и простукивал, и выдавал по полтаблетки лекарств. Довольные моряки приступали к работе.

Во всех каютах иракских моряков висели портреты Саддама Хусейна, которого они почитали и любили. В связи с тем, что война между Ираком и Ираном шла полным ходом, на судно часто приходили печальные сообщения о гибели родственников моряков. Атмосфера была такой, что зачастую на мостике собиралась почти вся иракская часть экипажа, горячо обсуждая дела на фронте. При этом иракские помощники и вахтенные матросы отвлекались от своих обязанностей, следить за обстановкой при движении судна приходилось нашим штурманам.

Еще одной особенностью работы с арабами стало строгое соблюдение теми своих религиозных обрядов. При наступлении времени намаза иракцы просили своих советских коллег их подменить, чтобы они могли помолиться. И каждый раз они просили указать направление на Мекку. Также экипажу приходилось праздновать все иракские государственные праздники, на что компания-судовладелец никогда не жалела денег.

В общем и целом для наших моряков работа была привычной. Суда у «Iraq Oil Tankers Comrapu» были испанской постройки, довольно новые, однако навигационное оборудование было не в пример слабее используемого на советском торговом флоте. Максимальная дальность локаторов составляла не более пятнадцати миль, и штурмана зачастую определялись по звездам и «солнышку».

Тем временем отношения между Ираком и Ираном все обострялись, стороны нещадно бомбили друг друга, и работать в Персидском заливе стало невозможно. И если сначала иракские танкеры возили нефть в Сомали и Мозамбик, то вскоре они были отфрахтованы в Южную Америку, в компанию «Петробрас». Экипажи стали возить нефть из Венесуэлы в бразильские порты. Еще через несколько месяцев правительство Ирака протянуло нефтяную трубу в турецкий порт Искандерун, и суда стали работать на линии Турция-Италия-Греция-Иордания.

Однако несмотря на все трудности работы, религиозные и культурные отличия, практически, у всех, кто работал с иракскими моряками, остались самые хорошие воспоминания. Что же касается Николая Михайловича Суханова, то он до сих пор помнит некоторые арабские фразы и выражения, и при случае сможет поприветствовать любого иракского моряка, если тому придется обратиться за помощью в ДВРО РПСМ.